



Comentarios de Ayuda para la interpretación de esta Norma *Real Decreto 609/2026, de 22 de julio, por el que se regula la concesión directa de ayudas a la compra de vehículos eléctricos y electrificados (Programa Auto+).*

[CONCORDANCIAS](#)

[CINCO CONCEPTOS MÁS IMPORTANTES QUE TOCA LA NORMA](#)

[ENTRADA EN VIGOR, RÉGIMEN TRANSITORIO Y APLICACIÓN TEMPORAL](#)

[CRITERIOS ADMINISTRATIVOS DE INTERPRETACIÓN](#)

[GUÍA PRÁCTICA DE APLICACIÓN PROFESIONAL](#)

[RIESGOS JURÍDICOS, PUNTOS CRÍTICOS Y RECOMENDACIONES DE PRUDENCIA](#)

1. Concordancias normativas

El Real Decreto 609/2026 constituye la norma de desarrollo operativo del **Programa Auto+**, creado por el artículo 34 del Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio. Su función principal no es modificar o derogar el ordenamiento precedente, sino establecer las bases reguladoras necesarias para convertir aquel mandato legal en un sistema efectivo de concesión directa de subvenciones para la adquisición de vehículos eléctricos y electrificados. El propio Real Decreto declara expresamente esta relación de desarrollo.

La norma **no introduce modificaciones formales ni derogaciones expresas de otras disposiciones**. Su técnica normativa se basa fundamentalmente en la remisión y coordinación con el régimen general de subvenciones, procedimiento administrativo y ayudas de Estado.

La principal concordancia se produce con la **Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones**, y con su Reglamento, aprobado por el **Real Decreto 887/2006, de 21 de julio**. El artículo 15 establece expresamente su aplicación complementaria. De este modo, los requisitos específicos de Auto+ deben integrarse con las reglas generales relativas a la condición de beneficiario, publicidad, instrucción, control, reintegro y responsabilidad subvencional.

También resulta esencial la **Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas**, especialmente por la configuración electrónica del procedimiento, la subsanación documental y el régimen de declaraciones responsables. El Programa se tramita mediante un sistema telemático de gestión —STG—, por lo que la correcta cumplimentación electrónica y la correspondencia entre los datos introducidos y los documentos aportados adquieren una importancia sustantiva.



Para los beneficiarios que desarrollan actividad económica, la norma conecta además con el **Reglamento (UE) 2023/2831**, relativo a las ayudas de minimis, lo que obliga a integrar Auto+ en el conjunto de ayudas públicas recibidas por la empresa o profesional. A ello se añaden las exigencias de la **Ley 3/2004, de 29 de diciembre**, contra la morosidad, en conexión con el artículo 13.3 bis de la Ley General de Subvenciones, cuando concurren los presupuestos económicos previstos para determinadas personas jurídicas.

Especial relevancia presentan igualmente el **Reglamento (UE) 2024/1735**, relativo al ecosistema europeo de tecnologías de cero emisiones netas, y el **Reglamento (UE) 2023/1542**, relativo a pilas y baterías. Los anexos II, III y IV incorporan criterios vinculados a la producción europea, fabricación de baterías, resiliencia industrial y sostenibilidad ambiental, que pueden incrementar el importe de la subvención.

El Real Decreto 609/2026 representa, por tanto, una evolución respecto de programas anteriores de movilidad eléctrica. No deroga el **MOVES III**, regulado mediante el Real Decreto 266/2021, pero introduce un modelo distinto: frente a la gestión territorializada de programas anteriores, Auto+ adopta una **gestión estatal centralizada**, basada en concesión directa, tramitación electrónica y orden de presentación.

Desde el punto de vista profesional, la norma debe aplicarse como un sistema integrado compuesto por las bases reguladoras, los anexos, la correspondiente convocatoria, el régimen general de subvenciones y las reglas europeas aplicables a cada beneficiario y vehículo

2. Cinco conceptos clave de la norma

2.1. Concesión directa y gestión centralizada

El primer elemento estructural es el establecimiento de un sistema de **concesión directa y gestión centralizada** de las ayudas. Las solicitudes que cumplan los requisitos se atienden por orden de presentación hasta el agotamiento del crédito de cada convocatoria.

Este modelo pretende superar algunas de las limitaciones de programas anteriores caracterizados por la distribución territorial de fondos. El propio preámbulo toma como antecedente la experiencia del programa Reinicia Auto+, basado igualmente en gestión centralizada, y destaca su capacidad para homogeneizar condiciones y agilizar la tramitación.

Para el profesional, esta configuración convierte el momento de presentación en un elemento fundamental. Una solicitud materialmente correcta puede quedar fuera de financiación si el crédito se ha agotado. Por ello, la preparación previa del expediente y la presentación completa adquieren una relevancia superior a la de sistemas basados en concurrencia competitiva.

2.2. Diferenciación entre Línea 1 y Línea 2

El Programa se divide en dos líneas. La **Línea 1** está destinada a personas físicas que no desarrollan actividad económica; la **Línea 2**, a personas físicas y jurídicas que sí la desarrollan.



Esta diferenciación determina requisitos, documentación, formas de adquisición y régimen jurídico aplicable. En la Línea 2 se admiten, además de las compras directas, determinadas operaciones de leasing financiero y renting, cuyos contratos deben tener una duración mínima de tres años.

Las empresas y profesionales quedan sujetos a controles adicionales relativos a representación, situación censal, ayudas de minimis, obligaciones tributarias y de Seguridad Social y, cuando proceda, cumplimiento de los plazos legales de pago.

La clasificación correcta del solicitante constituye así una decisión inicial esencial del expediente.

2.3. Nuevo sistema de determinación de la ayuda

Auto+ no vincula la subvención exclusivamente al carácter eléctrico del vehículo. La cuantía se modula de acuerdo con las características previstas en los anexos y combina factores tecnológicos, económicos e industriales.

El sistema introduce una concepción más amplia de la política de movilidad eléctrica: la ayuda no solo pretende reducir emisiones, sino también favorecer vehículos económicamente accesibles y reforzar la cadena europea de fabricación.

El profesional debe efectuar un cálculo individualizado para cada vehículo, atendiendo al precio real de factura, descuentos comerciales, accesorios y servicios asociados, así como a los porcentajes adicionales que resulten aplicables. El coste subvencionable se determina sobre el precio sin impuestos después de deducir los descuentos comerciales.

2.4. Criterio Europeo y Lista Blanca del Programa Auto+

Una de las principales novedades técnicas es la incorporación del denominado **criterio Europeo**, ligado al origen del montaje y terminación del vehículo, a determinados elementos de la fabricación de las baterías y a criterios de resiliencia y sostenibilidad.

Su aplicación se articula a través de la **Lista Blanca del Programa Auto+**, construida a partir de declaraciones responsables formuladas por los fabricantes. El STG consulta esta lista para determinar si el vehículo puede acceder a los porcentajes adicionales establecidos en los anexos.

La Lista Blanca se convierte así en una pieza esencial para calcular correctamente la ayuda. La situación del modelo en ella no debe tratarse como un dato comercial, sino como un elemento administrativo directamente conectado con la cuantía de la subvención.

2.5. Régimen temporal y obligaciones posteriores

La norma combina una aplicación temporal favorable con un intenso control posterior.



Para la convocatoria de 2026 pueden resultar subvencionables determinadas adquisiciones y matriculaciones anteriores a la entrada en vigor del Real Decreto. Al mismo tiempo, la concesión genera obligaciones que subsisten después del cobro, especialmente respecto de titularidad, transmisión, baja y conservación documental.

El Ministerio puede contrastar telemáticamente información con el Registro de Vehículos y otros órganos administrativos para comprobar el cumplimiento de dichas obligaciones y evitar doble financiación.

Por ello, el expediente no finaliza materialmente con el pago: continúa existiendo un período de control administrativo durante el cual determinadas actuaciones pueden ocasionar reintegro total o parcial.

3. Entrada en vigor, régimen transitorio y aplicación temporal

El Real Decreto 609/2026 entra en vigor **el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Estado**, es decir, el **24 de julio de 2026**. La entrada en vigor es única y no se establece un calendario escalonado para sus artículos.

Sin embargo, esta regla debe distinguirse de su aplicación material. La norma contiene dos disposiciones transitorias que introducen excepciones relevantes para 2026.

La **disposición transitoria primera** permite considerar subvencionables vehículos nuevos matriculados por primera vez a nombre del beneficiario desde el **1 de enero de 2026**. Para otros vehículos adquiridos en las condiciones previstas por la norma, se admite que su primera matriculación como vehículo nuevo se haya producido desde el **1 de enero de 2025**, siempre que se cumplan los demás requisitos.

Además, en las adquisiciones anteriores a la apertura del plazo de solicitudes de 2026, la factura puede quedar exceptuada de reflejar el descuento mínimo de 1.000 euros exigido con carácter general en los supuestos contemplados por el artículo 8.

Por su parte, la **disposición transitoria segunda** establece que la financiación adicional correspondiente al criterio Europeo solo puede concederse cuando el modelo se encuentre incluido en la Lista Blanca **en el momento de presentar la solicitud**.

Esta regulación obliga a manejar varios hitos temporales distintos: fecha de primera matriculación, fecha de adquisición, fecha de factura, apertura de convocatoria y presentación de solicitud.

La norma no dispone la transformación automática de expedientes correspondientes a programas anteriores. Una adquisición previa puede resultar elegible para Auto+, pero un procedimiento iniciado bajo otra línea de subvenciones conserva su identidad y régimen jurídico propios.

Por ello, el criterio práctico debe construirse sobre la operación concreta y no únicamente sobre la fecha de entrada en vigor. Para determinar la aplicación de Auto+ deben analizarse



conjuntamente las fechas de matriculación y adquisición, la convocatoria aplicable y el momento de presentación de la solicitud.

Este sistema no afecta por sí mismo a situaciones jurídicas ya consolidadas mediante resoluciones firmes dictadas bajo otros programas, ni convierte automáticamente ayudas anteriores en expedientes Auto+.

4. Criterios administrativos de interpretación

La reciente implantación de Auto+ hace especialmente relevantes determinados puntos interpretativos que pueden condicionar la tramitación cotidiana.

Uno de ellos es la **delimitación entre Línea 1 y Línea 2 cuando una persona física desarrolla actividad económica**. La norma diferencia ambas líneas en función de la existencia de actividad económica, pero pueden surgir supuestos de uso mixto. La solución jurídicamente más coherente consiste en atender a la condición con la que se realiza la adquisición y a su vinculación con la actividad profesional. Cuando el vehículo se integra en ésta, el encuadramiento natural es la Línea 2.

Otro punto especialmente sensible es el **orden de presentación** cuando la solicitud requiere subsanación. El artículo 9 permite subsanar determinada documentación en diez días, mientras que el artículo 3 vincula la concesión al orden de presentación. La práctica profesional debe orientarse a presentar expedientes completos desde el inicio, evitando que la prioridad dependa de incidencias documentales posteriores.

También puede generar dudas el **precio utilizado para calcular la ayuda**. La norma incluye en el coste de adquisición el precio de factura sin impuestos, extras, accesorios y servicios asociados a la venta, descontadas las reducciones comerciales. Por tanto, el análisis debe partir de la factura definitiva y no del precio de catálogo o de una oferta publicitaria.

La **Lista Blanca** plantea igualmente cuestiones prácticas. El criterio temporal está claramente establecido para 2026: el modelo debe encontrarse incluido en ella en el momento de la solicitud para beneficiarse de la financiación adicional correspondiente. El expediente debería dejar constancia de la situación concreta del modelo en esa fecha.

Una cuestión más compleja puede surgir si posteriormente se revoca una declaración responsable presentada por un fabricante. En tal supuesto, deben distinguirse los efectos sobre el fabricante y sobre la Lista Blanca de los posibles efectos sobre subvenciones individuales ya concedidas. La revisión de una ayuda favorable exige atender a la causa concreta, al régimen general de subvenciones y a las reglas sobre revisión de actos administrativos.

También resulta relevante la **compatibilidad con otras ayudas**. Auto+ permite determinadas acumulaciones hasta los límites establecidos, pero no toda concurrencia equivale automáticamente a compatibilidad. El expediente debe analizar el objeto de cada subvención, el coste financiado y los límites aplicables, especialmente en Línea 2.



Finalmente, debe prestarse atención a futuras modificaciones de los anexos. La disposición final segunda autoriza al Ministerio de Industria y Turismo a modificarlos mediante orden, por lo que la versión aplicable a cada expediente constituye un elemento jurídico esencial.

5. Guía práctica de aplicación profesional

La actuación profesional debe comenzar identificando qué operaciones pueden quedar comprendidas en Auto+ y creando un **expediente específico de subvención**.

En primer lugar debe clasificarse correctamente al solicitante como **Línea 1 o Línea 2**. A continuación debe identificarse el vehículo mediante modelo, matrícula o bastidor, categoría, tecnología, fecha de primera matriculación y precio.

El tercer paso consiste en comprobar la **elegibilidad temporal** de la adquisición. En 2026 adquiere especial importancia la disposición transitoria primera, pues permite incorporar determinadas operaciones realizadas antes de la entrada en vigor.

Después debe analizarse la modalidad de adquisición. Cuando exista financiación, la documentación debe permitir identificar claramente vehículo, importe financiado, fecha y entidad pagadora. El texto exige factura, contrato de financiación y certificado de la entidad financiera en los supuestos correspondientes.

En Línea 2 deben añadirse los documentos empresariales específicos: situación censal, representación, certificado de minimis y, en los casos previstos, acreditación del cumplimiento de los plazos de pago. Las operaciones de renting o leasing deben cumplir además la duración contractual mínima exigida.

Antes de presentar la solicitud conviene elaborar un **cuadro de cálculo de la ayuda** en el que consten el coste subvencionable, los criterios aplicados, los porcentajes adicionales y las restantes ayudas que recaigan sobre la misma operación.

La presentación se realiza mediante el STG. La documentación cargada debe coincidir con la información introducida en las correspondientes casillas. Los defectos subsanables pueden dar lugar a un requerimiento de diez días, cuyo incumplimiento provoca el desistimiento.

Una vez instruido el expediente, la propuesta de resolución debe identificar al solicitante y al vehículo, acreditar el cumplimiento de los requisitos y justificar el cálculo de la cuantía conforme a los anexos I, II y III.

La documentación del expediente debería conservar al menos la solicitud, justificante electrónico, convocatoria aplicada, identificación y representación del beneficiario, documentación del vehículo, factura, justificantes de pago, contratos financieros, documentación fiscal y empresarial, información sobre otras ayudas, cálculo de la subvención, comprobación de Lista Blanca, requerimientos, alegaciones y resolución.

Tras el pago debe mantenerse un control posterior sobre titularidad, transmisión, baja, siniestros y demás circunstancias que puedan afectar al cumplimiento.



Los perfiles profesionales más directamente implicados son asesores jurídicos y fiscales, departamentos financieros y de administración, responsables de compras y flotas, concesionarios, fabricantes, entidades financieras y operadores de renting o leasing.

Los errores que deben evitarse son especialmente: considerar subvencionable cualquier vehículo eléctrico sin analizar los anexos; utilizar una línea incorrecta; omitir ayudas concurrentes; utilizar el precio de catálogo en lugar de la factura; presumir el criterio Europeo sin acudir a la Lista Blanca; presentar documentación incompleta; no atender un requerimiento de subsanación; o archivar definitivamente el expediente una vez cobrada la ayuda.

6. Riesgos jurídicos, puntos críticos y recomendaciones de prudencia

Los principales riesgos pueden ordenarse según su grado de certeza jurídica.

Interpretación segura

Existe un núcleo de aplicación claramente definido por la norma. El vehículo debe pertenecer a una categoría subvencionable y reunir los requisitos establecidos en los anexos; las ayudas se conceden por orden de presentación y dentro del crédito disponible; deben respetarse las reglas sobre compatibilidad y doble financiación; y el incumplimiento posterior puede originar reintegro e intereses.

En estos ámbitos, el riesgo principal no es interpretativo, sino documental y procedimental. La omisión de requisitos, la incorrecta identificación del vehículo o beneficiario o la falta de atención a requerimientos puede desembocar directamente en denegación o reintegro.

También constituye un punto de especial importancia la obligación de mantener una trazabilidad documental suficiente, dado que la Administración puede cruzar información con el Registro de Vehículos y otros órganos públicos.

Interpretación probable pero prudente

Existen cuestiones en las que el sentido de la norma puede determinarse razonablemente, aunque requieren una aplicación especialmente cuidadosa.

Así ocurre con las adquisiciones anteriores a la entrada en vigor, cuya inclusión depende de las fechas y requisitos establecidos en el régimen transitorio; con la delimitación de Línea 1 y Línea 2 en situaciones de uso mixto; con el cálculo del coste subvencionable cuando existen servicios adicionales; o con la determinación de los porcentajes derivados del criterio Europeo.

En estos supuestos, la decisión debe quedar suficientemente motivada en el expediente mediante los hechos relevantes: situación del solicitante, fechas, documentación contractual, desglose económico y situación del modelo en la Lista Blanca.



Especial atención merece la concurrencia de otras subvenciones. La compatibilidad no puede presumirse por el mero hecho de que ambas ayudas tengan distinta procedencia administrativa; debe analizarse el mismo coste subvencionable, el límite de acumulación y, en el ámbito empresarial, el régimen de minimis.

Interpretación dudosa o de riesgo

Las zonas de mayor incertidumbre aparecen cuando se combinan cambios posteriores con situaciones ya consolidadas.

Una primera cuestión es el efecto que podría producir la **revocación posterior de una declaración responsable del fabricante** sobre ayudas ya concedidas. La alteración de la Lista Blanca no comporta por sí sola una respuesta uniforme para todos los beneficiarios. Deben separarse la responsabilidad del fabricante y la situación jurídica individual derivada de una resolución favorable.

También presenta riesgo la determinación de la **prioridad de una solicitud inicialmente defectuosa** cuando el crédito se agota durante la subsanación. En este contexto, la preparación completa del expediente constituye la mejor medida preventiva.

Otro supuesto sensible será la **modificación futura de los anexos** durante la tramitación de expedientes. Dado que contienen buena parte de los requisitos y reglas de cálculo, cualquier modificación debe aplicarse atendiendo a su régimen temporal específico y a la situación procedimental de cada solicitud.

En materia competencial, el Real Decreto fundamenta el modelo centralizado en los títulos estatales de planificación general de la actividad económica, protección ambiental y régimen energético. Mientras la norma permanezca vigente, el régimen de gestión centralizada constituye el marco aplicable a los expedientes Auto+.

Criterio preventivo

La aplicación segura del Real Decreto 609/2026 exige que toda decisión relevante quede sustentada en cuatro elementos: **identificación correcta del beneficiario, elegibilidad del vehículo, reconstrucción temporal de la operación y justificación económica de la ayuda**.

A estos elementos debe añadirse un control específico de las ayudas concurrentes y, cuando proceda, de la Lista Blanca.

En los expedientes con clasificación dudosa del beneficiario, acumulación compleja de ayudas, reintegro, revisión de una concesión ya otorgada o modificación normativa sobrevenida, resulta especialmente aconsejable una motivación jurídica individualizada. Cuando la duda afecte a características industriales, batería o procedencia del vehículo, la motivación debe apoyarse además en documentación técnica; y cuando afecte al coste subvencionable, acumulación o minimis, en documentación económico-contable.



El Real Decreto configura así un Programa Auto+ caracterizado por una aparente simplicidad en su finalidad —incentivar la adquisición de vehículos eléctricos y electrificados—, pero con una aplicación jurídica que exige **control previo, correcta tramitación electrónica, justificación precisa de la cuantía y seguimiento posterior de la subvención.**